Deutscher Bundestag **Drucksache 14/6441**

14. Wahlperiode 27. 06. 2001

Antrag

der Abgeordneten Heide Mattischeck, Reinhard Weis (Stendal), Hans-Günter Bruckmann, Dr. Peter Wilhelm Danckert, Christel Deichmann, Annette Faße, Norbert Formanski, Iris Gleicke, Renate Gradistanac, Angelika Graf (Rosenheim), Kerstin Griese, Karl-Hermann Haack (Extertal), Klaus Hagemann, Anke Hartnagel, Klaus Hasenfratz, Gustav Herzog, Reinhold Hiller (Lübeck), Barbara Imhof, Brunhilde Irber, Gabriele Iwersen, Jann-Peter Janssen, Susanne Kastner, Marianne Klappert, Horst Kubatschka, Konrad Kunick, Robert Leidinger, Dr. Christine Lucyga, Dieter Maaß (Herne), Heide Mattischeck, Eckhard Ohl, Karin Rehbock-Zureich, Birgit Roth (Speyer), Siegfried Scheffler, Wilhelm Schmidt (Salzgitter), Dr. Angelica Schwall-Düren, Wieland Sorge, Wolfgang Spanier, Antje-Marie Steen, Rita Streb-Hesse, Wolfgang Weiermann, Lydia Westrich, Dr. Margrit Wetzel, Dr. Peter Struck und der Fraktion der SPD
sowie der Abgeordneten Winfried Hermann, Marieluise Beck (Bremen), Volker Beck (Köln) Angelika Beer, Ekin Deligöz, Dr. Thea Dückert, Franziska Eichstädt-Bohlig, Hans-Josef Fell, Rita Grießhaber, Antje Hermenau, Kristin Heyne, Ulrike Höfken, Michaele Hustedt, Steffi Lemke, Dr. Reinhard Loske, Winfried Nachtwei, Irmingard Schewe-Gerigk, Albert Schmidt (Hitzhofen), Werner Schulz (Leipzig), Christian Simmert, Christian Sterzing, Hans-Christian Ströbele, Sylvia Voß, Helmut Wilhelm (Amberg), Kerstin Müller (Köln), Rezzo Schlauch und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

FahrRad – für ein fahrradfreundliches Deutschland

Der Bundestag wolle beschließen:

Der Deutsche Bundestag stellt fest:

Nachdem die große Bedeutung des Fahrrades für ein integriertes Verkehrssystem lange unterschätzt wurde, deutet sich seit 1998 ein Wandel an: Durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen wurde ein erster, sehr gründlicher Fahrradbericht der Bundesregierung erarbeitet, der im März 1999 veröffentlicht wurde. Im Mai 2000 wurde dieser Bericht einschließlich einer Aktualisierung als Bundestagsdrucksache 14/3445 veröffentlicht und zur Grundlage eines Beschlusses über die Durchführung einer Anhörung im Ausschuss für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Am 24. Januar 2001 fand die erste Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im Deutschen Bundestag zum Radverkehr statt. Dabei würdigten die Expertinnen und Experten einhellig die Qualität des Fahrradberichtes der Bundesregierung, zeigten aber auch die Bedeutung und die nur teilweise genutzten Potentiale des Fahrrades in verkehrs-, umwelt-, gesund-

heits- und wirtschaftspolitischer Hinsicht auf. Von der Bundespolitik werden koordinierende Maßnahmen erwartet, meist im Rahmen eines nationalen Radverkehrsplans nach Vorbild des niederländischen „Masterplan Fiets“. Darüber hinaus wiesen die Expertinnen und Experten auf folgende Aspekte hin:

Die Fahrradpotentiale sind in Deutschland bei weitem nicht ausgeschöpft

In Deutschland werden gegenwärtig ca. zwölf Prozent aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt, wobei jeder Bundesbürger bzw. jede Bürgerin im Schnitt 300 Kilometer pro Jahr fährt. Niederländer und Dänen fahren erheblich mehr mit dem Fahrrad; in den Niederlanden liegt der Radverkehrsanteil derzeit bei etwa 27 Prozent, in einigen Städten sogar bei über 40 Prozent.

Das Fahrrad ist in Städten auf Entfernungen bis sechs Kilometer meist das schnellste Verkehrsmittel, gleichzeitig am leisesten und stadtverträglichsten sowie ein echtes „Nullemissionsfahrzeug“. In fahrradfreundlichen deutschen Städten wie Münster oder Borken werden heute Radverkehrsanteile um 40 Prozent erreicht, während die Anteile deutscher Großstädte wie Berlin und Stuttgart bei fünf bis zehn Prozent liegen. Aber selbst „Fahrradstädte“ wie Erlangen, Freiburg und Troisdorf bieten verglichen mit niederländischen Städten noch Wachstumspotentiale. Eine Erhöhung des Radverkehrsanteils in allen Städten auf durchschnittlich 25 Prozent ist erreichbar, zumal die Hälfte aller Pkw-Fahrten in den Städten kürzer als fünf Kilometer ist. Unter dieser Voraussetzung könnte der Fahrradverkehr nach Angaben des Umweltbundesamtes zur CO_2-Einsparung im Verkehr jährlich mindestens 4 bis 10 Millionen Tonnen zusätzlich beitragen.

Die Erhöhung des Radverkehrsanteils im Alltagsverkehr und hier besonders im Berufs- und Schülerverkehr entlastet jedoch nicht nur den Stadtverkehr, vor allem durch den niedrigeren Flächenverbrauch (Parkplätze): Auch der Verkehr mit Bus und Bahn erfährt gerade in den Spitzenlaststunden eine wirksame Entlastung, da die Fahrzeugvorhaltung nur für Nachfragespitzen wirtschaftlich wenig effizient ist.

Radfahren nutzt der Gesundheit

Radfahren wirkt überaus positiv auch im gesundheitlichen Bereich: Bewegungsmangel führt in Deutschland über Gefäßerkrankungen (Herzinfarkt, Hirnschlag usw.) zu jährlichen Kosten von rund 50 Mrd. DM, die durch regelmäßiges Radfahren größerer Bevölkerungskreise erheblich verringert werden können. Radfahren fördert als typische Ausdauersportart besonders die allgemeine Fitness und führt zu positiven physiologischen wie psychologischen Veränderungen. Besonders profitieren Lungen- und Atemwegsfunktionen, Kreislauf und Herz. Übergewicht und mentale Probleme werden abgebaut. Weil Radverkehr motorisierten Verkehr ersetzt, werden auch weniger Luftschadstoffe und Lärm erzeugt.

Radfahren ist außerdem auch gerade für Menschen über 30 attraktiv, also in einem Alter, in dem gesundheitliche Prävention immer wichtiger wird. Besonders wichtig ist dafür allerdings regelmäßiges Fahren: Das Fahrrad nutzt der Gesundheit nicht nur als Sportgerät, sondern auch als Alltagsverkehrsmittel. In Betrieben weisen radfahrende Mitarbeiter meist einen deutlich geringeren Krankenstand auf. Obwohl entsprechend großangelegte Untersuchungen fehlen, ist zu vermuten, dass regelmäßiges Radfahren breiter Bevölkerungsschichten zu volkswirtschaftlich großem Nutzen führt und die Krankenkassen bzw. das Gesundheitssystem erheblich entlastet. Entsprechende Forschung ist ebenso notwendig wie die Beachtung und Umsetzung der 1999 verabschiedeten WHO-Charta „Verkehr, Umwelt und Gesundheit“. Ziele sind der Charta zufolge „die Notwendigkeit, Kraftfahrzeuge zu benutzen, zu verringern, den Ver-

kehr auf umweltverträgliche und gesundheitsfördernde Verkehrsformen zu verlagern und das Bewusstsein für gesundheits- und bewegungsförderliche Verkehrsformen zu schärfen".

Das Fahrrad bietet auch wirtschaftlich Wachstumspotentiale

Im wirtschaftlichen Bereich bietet das Fahrrad erhebliche Arbeitsmarktpotentiale, nicht nur in Fahrradproduktion, -handel und Reparaturgewerbe, sondern auch bei Folgeprodukten von spezieller Radfahrerkleidung bis hin zu völlig neuen Serviceangeboten. Neue Arbeitsplätze können im Servicebereich entstehen, z. B. bei Fahrradstationen mit Bewachung, Vermietung, Kleinreparaturen, Zubehörhandel und Information.

Das Fahrrad ist nicht, wie häufig angenommen, ein „Low-Tech-Produkt", sondern muss erheblichen Anforderungen bei möglichst geringem Gewicht gerecht werden: Das bedeutet, dass die technische Entwicklung des Fahrrades – u. a. bei innovativen Federungs-, Licht- und Bremssystemen, aber auch schon hinsichtlich des grundsätzlichen Aussehens von Fahrrädern (Liegerädern usw.) – längst nicht abgeschlossen ist. Der gegenwärtige Gesamtumsatz des deutschen Fahrradhandels beträgt gegenwärtig rund 8 Mrd. DM pro Jahr, und es gibt 6 800 Fachhandelsbetriebe mit rund 50 000 Beschäftigten sowie mehr als 4 000 Ausbildungsplätzen. Fahrradförderung ist angesichts dieser Zahlen immer auch vor allem eine aktive Mittelstandsförderung.

Fahrradverkehr fördert den Tourismus in Deutschland

1999 haben 1,92 Millionen Deutsche eine Urlaubsreise per Fahrrad unternommen. Dies zeigt, dass der Fahrradtourismus eine wichtige Rolle für den Inlandstourismus spielt und regional zu einer tragenden Säule des Tourismus geworden ist. Das gilt vor allem für bekannte Reiseziele des Fahrradtourismus wie das Altmühl- und Donautal wie auch für das Münsterland; andere Regionen wie Mecklenburg-Vorpommern haben sich dank zügig ausgebauter touristischer Radweginfrastruktur binnen kurzer Zeit zu beliebten Urlaubsregionen für Radfahrer entwickelt. Jährlich werden – mit steigender Tendenz – rund vier Prozent aller Urlaubsreisen im In- und Ausland und 100 Millionen Tagestouren mit dem Fahrrad unternommen: Da knapp die Hälfte der Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs auf den Freizeit- und Urlaubsverkehr entfällt, bietet das Fahrrad bei attraktiven Angeboten offensichtlich nicht nur im Alltags-, sondern auch im Freizeitverkehr erhebliche Verlagerungspotentiale vom Auto auf das Fahrrad. Nach dem Ausbau der notwendigen radtouristischen Infrastruktur können regionale Gastronomie und Hotellerie erhebliche Zuwächse erwarten.

Die Sicherheit von Radfahrern muss weiter verbessert werden

Jährlich sterben auf Deutschlands Straßen knapp 700 Radfahrer und Radfahrerinnen; mindestens 75 000 werden – bei einer wahrscheinlich hohen Dunkelziffer – verletzt. 60 Prozent aller getöteten Radfahrer sind über 55 Jahre alt, offensichtlich also vom immer stärker werdenden Verkehr überfordert. Während sich die Verkehrssicherheit allgemein auch in den letzten Jahren weiter erhöht hat, gibt es bei Radfahrern keinen entsprechenden, positiven Trend. Das Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung stellt fest, dass in den nächsten Jahren das höchste Unfallrisiko bei den Radfahrern „die 15- bis 18-Jährigen sowie die über 55-Jährigen und ganz besonders die über 65-Jährigen aufweisen". Größtes Problem ist das Fehlen einer entsprechenden Radverkehrsinfrastruktur, die Radfahrern eine umfassende Mobilität unter Vermeidung von Gefahrenpunkten und gefährlichen Streckenabschnitten ermöglicht. Besonders die Kno-

tenpunkte des Verkehrs müssen unter dem Gesichtspunkt Sicherheit für Radfahrer optimiert werden.

Die häufigsten Unfallursachen der Radfahrer bei Unfällen mit Personenschaden waren 1999 „falsche Straßenbenutzung“ und – mit bereits deutlichem Abstand – „Abbiegen/Wenden“ und „Nichtbeachten der Vorfahrt“. Im Rahmen eines Forschungsprojektes der Bundesanstalt für Straßenwesen wurde festgestellt, dass Radfahrer zwar häufig Verkehrsregeln missachten, dafür aber durchaus beachtenswerte Gründe haben: „Oft sind diese Regelübertretungen auch Ausdruck für eine nicht nutzergerechte Gestaltung der Radverkehrsanlagen. Im Wesentlichen kommt es zu regelabweichendem Verhalten, wenn die gegebenen Umstände bei einem Radfahrer den Eindruck hervorrufen, die Regeleinhaltung würde ihn gefährden oder – hinsichtlich Kraft und Zeit – unnötig bzw. übermäßig belasten.“

Problematisch ist das fehlende Radverkehrsnetz vor allem auch im Hinblick auf das Radfahrerpotential: Weil viele Radfahrer von sich aus auf das Befahren gefährlicher Straßen verzichten, sind sie in ihrer Mobilität massiv eingeschränkt; längere Strecken werden deshalb nicht mit dem Rad zurückgelegt, weil man damit in Gebieten unterwegs wäre, in denen man sich nicht mehr auskennt. Subjektive Aspekte spielen häufig eine große Rolle beim Fahrradverzicht. Da aber jeder vom Auto auf das Fahrrad umgestiegene Verkehrsteilnehmer wegen des geringeren Risikos für andere einen positiven Beitrag zur Verkehrssicherheit darstellt, bleibt ein erhebliches Verkehrssicherheitspotential ungenutzt. Das gilt auch für technische Potentiale am Fahrrad selbst: Die einschlägigen Vorschriften, z. B. zur Fahrradbeleuchtung, müssen künftig stärker am Stand der Technik orientiert werden.

Zusammenfassend gesagt sollte also das Fahrrad eine größere Rolle als bisher im Verkehr spielen; es bietet der Verkehrspolitik sehr gute Chancen für gesellschaftlich positive Entwicklungen unter anderem im Umweltschutz und für die Gesundheit.

Daher fordert der Deutsche Bundestag die Bundesregierung zur Umsetzung folgender Aufgaben auf:

I. Dem Radfahren eine eigenständige Rolle im Rahmen einer integrierten Verkehrspolitik einräumen

Radfahren muss zukünftig als eigenständige Verkehrsart stärker wahrgenommen und bei allen verkehrsplanerischen sowie verkehrspolitischen Entscheidungsprozessen berücksichtigt werden. Handlungsbedarf besteht vor allem auf folgenden Feldern:

1. Deutschland zu einem fahrradfreundlichen Land machen

Radfahren ist ein wichtiger und außerordentlicher effizienter Beitrag zur Bewältigung von Verkehrsüberlastungsproblemen, vor allem in den Städten; es ist zukunftsfähig, stadtverträglich, gesundheitsfördernd und damit nachhaltig. Da das Fahrrad den Stadtverkehr von Autofahrten entlastet und erheblich weniger Flächenbedarf hat, kommt es zu Vorteilen für den Wirtschaftsverkehr, der so effizienter und wirtschaftlicher erfolgen kann, ohne zusätzliche Straßeninfrastruktur zu benötigen. Das Fahrrad muss in allen einschlägigen Gesetzen und Verordnungen, insbesondere beim Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz und in der Straßenverkehrs- und Straßenverkehrszulassungsordnung, eine größere und speziell geförderte Rolle spielen. Die Vorteile des Fahrrades müssen auch motorisierten Verkehrsteilnehmern verdeutlicht werden – vor allem der Nutzen durch geringeren Flächenbedarf –, um so ein stärker partnerschaftliches Verhalten zwischen motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmern zu fördern. Deutschland muss fahrradfreundlich werden.

2. Fahrradförderung als politische Querschnittsaufgabe angehen

Die Förderung des Radfahrens ist zwar primär eine im Verkehrsbereich angesiedelte Aufgabe, erfordert aber auch Engagement im Umwelt-, Gesundheits- und Wirtschaftssektor. Eine – noch ausstehende – volkswirtschaftliche Betrachtung des Radfahrens dürfte ergeben, dass den Kosten, die im Verkehrsbereich z. B. durch den Infrastrukturbedarf für Radfahrer entstehen, erhebliche Einsparungen im Umweltsektor und im Gesundheitswesen gegenüberstehen. In allen genannten Bereichen einschließlich des Forschungssektors besteht Handlungsbedarf, wobei die Fahrradförderung insgesamt vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen koordiniert werden sollte. Entsprechende, an Ergebnissen orientierte, Strukturen sind zu schaffen.

3. Den Fahrradverkehr stärker bei der Verkehrsplanung berücksichtigen

Das Fahrrad kann im touristischen Bereich durchaus auch als Fernverkehrsmittel angesprochen werden. Deutschland braucht deshalb ein Bundesradroutennetz, das die vorhandenen, in der Regel regionalen und touristischen Radrouten miteinander vernetzt.

Problematisch sind die Nachteile, die das Fahrrad als Verkehrsmittel durch den Ausbau anderer Verkehrswege erleidet: Sehr häufig ergeben sich in der Folge Umwegverkehre, und Reisezeitersparnissen bei Autofahrern oder bei Bahnfahrgästen stehen Reisezeitverlängerungen bei Radfahrern gegenüber, ohne dass diese heute berücksichtigt würden. Die Reisezeitverluste im Nahverkehr sollten deshalb künftig bei Fernverkehrsprojekten in die jeweiligen Projektbewertungen einbezogen werden.

II. Einen „Masterplan FahrRad“ realisieren

Deutschland braucht einen Nationalen Radverkehrsplan nach dem Vorbild der Niederlande: einen „Masterplan FahrRad“ zur Förderung des Radverkehrs. In ihm sollen zentrale Ziele entwickelt, die Aktivitäten verschiedenster Akteure – einschließlich Bund, Ländern und Kommunen – auf der Basis der Freiwilligkeit koordiniert und Forschungs-, Pilot- und Modellprojekte initiiert werden. Der „Masterplan FahrRad“ ist weniger ein Plan als ein Prozess: Insofern können politisch nur einige Zielsetzungen, die im Folgenden ohne Anspruch auf Vollständigkeit aufgelistet werden, formuliert werden. Die Ausarbeitung detaillierter Ziele und die konkrete Umsetzung der notwendigen Maßnahmen über mehrere Jahre hinweg ist Aufgabe des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen. Besonders wichtig sind die Koordinierung über verschiedenste Politikfelder hinweg und die Einbeziehung externen Sachverstands, u. a. der im Radverkehr besonders tätigen Verbände (z. B. ADFC und VCD).

Im Einzelnen sind mindestens die folgenden Eckpunkte für einen „Masterplan FahrRad“ zu beachten:

1. Der Anteil des Radverkehrs deutlich erhöhen

Der Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehr, der heute bei 12 Prozent liegt, ist als zentrales Ziel des Masterplans FahrRad deutlich zu erhöhen. Maßstab für die künftige Radverkehrsnutzung in Deutschland sind die Niederlande, wo der Anteil derzeit bei 27 Prozent liegt.

2. Mehr Verkehrssicherheit für Radfahrer schaffen

Für Radfahrer muss es mehr Verkehrssicherheit geben. Ziel ist es, die Zahl der getöteten und der schwer verletzten Radfahrer trotz angestrebter höherer Verkehrsanteile erheblich zu verringern. Besondere Aufmerksamkeit muss der Ver-

kehrsunfallforschung gelten, wobei auch die heute oft nicht gemeldeten Unfälle berücksichtigt werden müssen, weil bei vielen „Alleinunfällen“ Hindernisse auf Radwegen und Radrouten ursächlich sind. Die Karosserien von Kraftfahrzeugen sind so zu optimieren, dass sie eine möglichst geringe Verletzungsgefahr bei Unfällen mit Radfahrern (und Fußgängern) darstellen; die Bundesregierung muss hier auch auf europäischer Ebene mit Nachdruck für bessere technische Vorgaben sorgen. Das Verhältnis zwischen Radfahrern und Fußgängern ist zu verbessern.

3. Bundeswettbewerb „fahrradfreundlich in Stadt und Land“ durchführen

Das Fahrrad muss insbesondere auf kurzen Wegen, in den Städten und im Freizeitverkehr zu einem dominierenden Verkehrsmittel werden. Der Bund soll zweijährlich einen bundesweiten Wettbewerb „fahrradfreundlich in Stadt und Land“ für große, mittlere und kleine Städte sowie für Landkreise und für touristische Radrouten durchführen, welcher der allgemeinen Bestandsaufnahme und der Weiterentwicklung der Potentiale dient. Die positiven Erfahrungen eines früheren ADFC-Wettbewerbs zur Fahrradfreundlichkeit in Deutschland, die bis heute nachwirken, sind zu nutzen.

4. Infrastruktur für Radfahrer verbessern – für attraktive Radverkehrsnetze sorgen

Für die attraktive und ungefährdete Nutzbarkeit des Fahrrades als Verkehrsmittel bedarf es einer nutzergerechten, möglichst attraktiven Infrastruktur, die Radfahrern volle Mobilität – definiert als Erreichbarkeit aller denkbaren Ziele ohne größere Verkehrsgefährdung und Umwege – garantiert. Fahrradinfrastrukturen sind effizient und erfordern keine großen Investitionen.

In den Niederlanden gibt es trotz insgesamt hervorragender Bedingungen für Radfahrer und Radfahrerinnen nur an einem Achtel aller Straßen separate Radwege und Fahrradstreifen. In Anlehnung an die dortigen Erfahrungen sind für Deutschland folgende Grundsätze zu formulieren:

- Radverkehr muss nur dort vom übrigen Verkehr getrennt werden, wo er in erheblichem Maße durch schnellen und starken Kraftfahrzeugverkehr gefährdet wird. In Wohngebieten mit Tempo 30 und auf wenig befahrenen, für Radfahrer aber wichtigen Landstraßen ist Mischverkehr sinnvoll. Bei Außerortsstraßen, vor allem Kreis- und Landesstraßen (Staatsstraßen), sind separate Radwege längs dieser Straßen oder, besser noch, gut ausgeschilderte Alternativrouten für Radfahrer zu empfehlen. Besondere Aufmerksamkeit muss den Knotenpunkten des Verkehrs gelten: An Kreuzungen sind Radfahrer möglichst sicher, aber auch ohne große Zeitverluste zu leiten; innovative Lösungen sind zu fördern.
- Ein erster Schritt für ein nutzergerechtes Radverkehrsnetz ist eine kurzfristig zu realisierende Bestandsaufnahme. Für größere Städte sind Radfahrer-Stadtpläne und die Entwicklung von Velorouten als Vorrangrouten für den Radverkehr sinnvoll.
- Mittelfristig sollen der Bund, die Länder und alle Kommunen Radverkehrs-Bedarfspläne aufstellen, die sich an den jeweiligen Verkehrsarten – örtliche, regionale, überregionale und touristische Verkehre – orientieren.
- Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) muss zu einem effizienten und einfach handhabbaren Förderinstrument auch für Radverkehrs-Infrastruktur ausgebaut werden; Bagatellgrenzen dürfen nicht die Förderung des Radverkehrs unterbinden. Grundlage jeglicher Förderung müssen aktuelle Radverkehrs-Bedarfspläne sein. Einzubeziehen ist die Förderbarkeit von Radverkehrsanlagen wie Fahrradstationen, Fahrradabstellplätzen (mit

Diebstahlschutz) und der Rückbau von zuvor dem Autoverkehr dienenden Flächen zu Gunsten des Radverkehrs. Gegebenenfalls sollte die Radverkehrsförderung über ein Sonderprogramm im Rahmen des GVFG forciert werden. Dabei sollte besonderer Wert auf Pilotprojekte gelegt werden, mit denen Forschungsergebnisse in die Praxis erprobt werden.

- Wichtiger als Ausbauprogramme mit vielen Radwegekilometern, z. B. an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, ist die Schaffung attraktiver Radverkehrsnetze. Lückenschlüsse von wenigen hundert Metern Länge sowie die Schaffung von Überquerungsmöglichkeiten an Autobahnen, Bahntrassen, Wasserstraßen usw. können im Rahmen von Netzen oft sehr viel effizienter als hauptstraßenbegleitende neue Radwege sein, die an den Bedürfnissen der Radfahrer vorbei gebaut werden. Die Förderinstrumente müssen Radverkehrsnetze statt linearer Infrastrukturen begünstigen.

- Radrouten des Freizeit-, aber auch des Alltagsverkehrs („Velorouten“, vor allem in großen Städten) sind künftig möglichst benutzerfreundlich auszuschildern; ohne Ausschilderung ist eine fahrradfreundliche Infrastruktur nicht vorstellbar. Wichtiger als absolute Einheitlichkeit – in Deutschland kann es durchaus regionale Unterschiede geben – ist die Praxistauglichkeit der Beschilderung mit frühzeitiger und ausreichender Erkennbarkeit (Vorwegweisung, große Schilder). Beschilderungsstandards für neue Ausweisungen sollten in der nächsten Novellierung der Straßenverkehrsordnung (StVO) entsprechend den bereits vorhandenen Vorgaben der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen vorgegeben werden.

- Der Bund sorgt für ein nationales Radroutennetz, das bis 2010 mindestens 12 Radrouten mit ca. 8 000 Kilometern Streckenlänge umfassen soll. Entsprechende Vorarbeiten des ADFC für ein „Radfernwegenetz Deutschland“ existieren bereits; enthalten sind solche Routen wie die Nord- und Ostseeküstenroute, Münsterland – Höxter – Berlin, Flensburg – Hamburg – Bremen – Ruhrgebiet, Saar – Mosel – Main, Ostsee – Oberbayern und Emmerich – Basel längs des Rheins. Diese Radrouten des bereits vorliegenden „12-D-Netzes“ müssen die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, von den Ländern und vom ADFC gemeinsam erarbeiteten Kriterien für Radfernwege erfüllen und sollen bestehende regionale bzw. touristische Radrouten verknüpfen. Diese Bundesradrouten erfordern in Abstimmung mit dem jeweiligen Bundesland und den betroffenen Kommunen vom Bund geförderte Baumaßnahmen nur bei Lückenschlüssen. Größere Investitionen sind also nicht erforderlich, stattdessen aber einige Koordinierungsarbeit. Bundesradrouten sind vom Bund nutzergerecht auszuschildern und sollten dabei Vorbildcharakter haben.

- Zu prüfen ist die Einführung einer Stellplatzpflicht für Räder bei gleichzeitiger Abschaffung entsprechender Regelungen für PKW. Empfehlenswert sind entsprechende Regelungen in den Bauordnungen der Länder.

5. Forschungs-, Pilot- und Modellprojekte initiieren

Im Rahmen des Masterplans FahrRad sind über bestehende Forschungsprojekte der Bundesregierung hinaus weitere Forschungsprojekte, aber auch Pilot- und Modellprojekte, zu initiieren. Ziel ist dabei unter anderem die Förderung der Verbesserung der Infrastruktur einschließlich des Nachweises der Effizienz für Kommunen. Besonders zu fördern ist betriebliches Mobilitätsmanagement zu Gunsten der Benutzung des Fahrrades wegen der zu erwartenden positiven Auswirkungen auf den Krankenstand in den jeweiligen Betrieben. Der Zusammenhang zwischen verstärkter Fahrradnutzung und Gesundheit, einschließlich Abschätzungen des volkswirtschaftlichen Nutzens, sind zu untersuchen, Unfallursachen und Abhilfemöglichkeiten weiter zu analysieren. Verstärkte Auf-

merksamkeit erfordern auch Beschäftigungseffekte und weitere wirtschaftliche Aspekte eines Zuwachses im Fahrradverkehr.

6. Aufbruchsklima zu Gunsten des Fahrradverkehrs erzeugen

Informations- und Imagekampagnen für das Fahrrad sind notwendig und besonders dann sinnvoll, wenn es bereits vorzeigbare Erfolge (Bundesradrouten) sowie Ergebnisse der bundesweiten Wettbewerbe zur Fahrradfreundlichkeit gibt. Positive Ansätze gibt es bisher weitgehend nur im touristischen Bereich, beispielsweise mit der gemeinsamen Vermarktungsinitiative „Deutschland per Rad entdecken“ von ADFC und Deutscher Zentrale für Tourismus und mit der aktuell anstehenden touristischen Vermarktung des Oder-Neiße-Radweges. Ziel ist es, gesamtgesellschaftlich ein Aufbruchsklima zu Gunsten des Fahrradverkehrs zu erzeugen, um so die bestehenden Entwicklungsrückstände beschleunigt aufzuholen.

7. Für ein fahrradfreundliches Klima im Verkehr sorgen

Neben einer attraktiven Fahrradinfrastruktur braucht Deutschland auch ein fahrradfreundliches Klima im Verkehrsgeschehen. An den Aussagen des im Februar 2001 vorgelegten Verkehrssicherheitsprogramms ist mit einer Vertiefung der Programminhalte beim Fahrradverkehr anzuknüpfen. Gerade beim Fahrradverkehr wird deutlich, dass individuelles Fehlverhalten oft in Systemfehlern der Verkehrsinfrastruktur seinen Ursprung hat: Positive Erfahrungen mit der Verkehrssicherheitsphilosophie von Nachbarländern (Niederlande, Dänemark) sollten integriert werden.

8. Vernetzung von Fahrrad und öffentlichem Verkehr fördern

Die Vernetzung von Bus und Bahn im Nahverkehr mit dem Fahrrad ist auszubauen, Synergien und Schnittstellen (z. B. Fahrrad- und Mobilitätsstationen) sind zu nutzen und über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu fördern. Allgemein sollten Fördermaßnahmen von Bahnhöfen und Haltepunkten sowie von Zügen daran gekoppelt werden, dass gleichzeitig ausreichende und dem Stand der Technik entsprechende Fahrradstellplätze geschaffen und die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern verbessert wird. In Nahverkehrsplänen sollte künftig das Fahrrad stärker berücksichtigt werden. Fahrradstationen mit den entsprechenden Serviceangeboten sollte es entsprechend dem Vorbild Nordrhein-Westfalen in allen Ober- und Mittelzentren geben.

Die Mitnahmemöglichkeiten des Fahrrades auch im Fernverkehr auf der Schiene müssen erhalten und ausgeweitet werden; sie sind unabdingbare Voraussetzung für den Fahrradtourismus. Zwölf Prozent aller Radtouristen nutzen die Bahn zur Anreise in den Urlaub. Die Zahl der InterRegios, die oft direkt in die beliebtesten Urlaubsregionen fahren, wird derzeit von 440 auf 390 reduziert und soll künftig weiter sinken, so dass insgesamt über 3500 Fahrradstellplätze im Fernverkehr gefährdet sind, die in anderen Zügen des Fernverkehrs zusätzlich angeboten werden sollten. Ansonsten besteht die Gefahr, dass die Zahl der im Fernverkehr der Bahn beförderten Fahrräder weiter zurückgeht (1999: 520 000, 2000: 490 000) und der Fahrradtourismus mit der Bahn erhebliche Einbußen verzeichnet; zahlreiche attraktive Fahrradreiseziele, wie z. B. die Mecklenburgische Seenplatte, wären gegebenenfalls nicht mehr bzw. nur mit zum Teil mehrfachem Umsteigen erreichbar.

Die Beförderungspflicht von Personen und Reisegepäck, die im Allgemeinen Eisenbahngesetz (§ 10) und in der Eisenbahn-Verkehrsordnung (§ 16) geregelt ist, ist auf Fahrräder auszudehnen, so dass für die Fahrradmitnahme attraktive Verbindungen im Nah- und Fernverkehr bestehen. Auf Seiten der Schienenunternehmen bedarf es kreativer Lösungen und für die Kommunikation mit den

Tourismusregionen langfristigverlässlicher Konzepte, die sich durchaus auch unter unternehmerischen Gesichtspunkten rechnen können (u. a. sehr gute Mitnahmemöglichkeiten in Nachtzügen, Mehrzweckabteile für Fahrrad- und Skitransporte, die sich jahreszeitlich ergänzen, aber auch z. B. für Kinderwagen taugen). Bahn- und Busunternehmen sind beim Masterplan FahrRad einzubinden. Die Länder sind aufgerufen, das Dienstleistungsangebot im Bereich der Bahnhöfe gerade für Radfahrer zu verbessern.

9. Die Zahl der Fahrraddiebstähle verringern

Im Zusammenwirken mit dem Fahrradhandel, den Kommunen, der Polizei und der Versicherungswirtschaft ist ein Programm zur Verringerung der Zahl von Fahrraddiebstählen zu erarbeiten und umzusetzen. Anzustreben ist eine bundesweite Codierung aller Fahrräder. Weil die Gefahr des Fahrraddiebstahls im Alltagsgebrauch sehr hoch ist, werden häufig nicht verkehrstaugliche, unfallträchtige Fahrräder benutzt. Die Verringerung der Zahl der Fahrraddiebstähle dient also auch der Verkehrssicherheit.

10. StVO und StVZO zu Gunsten des Fahrradverkehrs überarbeiten

Die gesetzlichen Bedingungen für einen sicheren und attraktiven Fahrradverkehr erfordern auch Verbesserungen von Straßenverkehrsordnung (StVO) und Straßenverkehrs-Zulassungsverordnung (StVZO). Grundsätzlich positiv hat sich die Radverkehrsnovelle vom September 1997 ausgewirkt, wobei sich allerdings gewisse Verwaltungsvorschriften als zu restriktiv erwiesen haben und deshalb flexibler gestaltet werden sollten. Entsprechende Vorschläge der Forschungsgesellschaft für das Straßen- und Verkehrswesen liegen vor. Vor allem bei „Knotenpunktslösungen“ (Radschleusen usw.), aber auch insgesamt benötigen Kommunen, örtliche Verkehrsplaner und Straßenverkehrsbehörden mehr Freiräume. Mögliche abschnittsbezogene Geschwindigkeitsbegrenzungen sind zu prüfen.

Grundsätzlich muss die StVO radverkehrsfreundlicher gestaltet werden. Radfahrstreifen sollten innerorts der Regelfall, Radwege, vor allem kombinierte Geh- und Radwege, zur Ausnahme werden und möglichst nicht mehr neu angelegt werden. Radverkehrsanlagen sollten vollständig sein (Anfang, Ende, Ein- und Abbiegemöglichkeiten). Die Aufhebung der innerörtlichen Radwegbenutzungspflicht ist unter Sicherheitsaspekten zu prüfen, zumal sie nicht berücksichtigt, dass Radfahrer eine sehr heterogene Gruppe mit sehr unterschiedlichen Ansprüchen darstellen. Alle Radwege sind unabhängig von der Benutzungspflicht deutlich zu kennzeichnen und instandzuhalten. Besonders problematisch ist, dass Radfahrer von anderen Kraftfahrzeugen regelmäßig viel zu eng überholt werden; ein bis zwei Meter sind erforderlich. Zur Vermeidung von Gefährdungen sind spezielle Regelungen in der StVO, aber auch deren Überwachung und die Sanktionierung von Verstößen notwendig.

Selbst neu gekaufte Fahrräder weisen heute oft erhebliche und vom Laien nicht sofort erkennbare Sicherheitsmängel auf; besonders die Beleuchtung und Bremsen sind sicherheitsrelevant, aber auch anfällig für Störungen. Möglichkeiten der StVZO, für mehr Sicherheit zu sorgen, sind zu schaffen, andererseits aber innovative Lösungen nicht zu behindern.

11. Den Fahrradverkehr über die Raumordnung fördern

Raumordnung und Städtebau sollen künftig kurze Wege und Vorrangverbindungen für Radfahrerinnen und Radfahrer anstreben, die möglichst nicht länger als acht Kilometer sind. Kurze und sichere Wege erhöhen die Attraktivität des Radfahrens besonders wirksam; wo – vor allem in Großstädten – auch längere

Wege zurückgelegt werden, sind Vorrangverbindungen für Radfahrerinnen und Radfahrer einzurichten.

12. Finanzierung des Masterplans FahrRad sicherstellen

Die notwendigen finanziellen Mittel zur Förderung des Fahrradverkehrs sind im Rahmen der vorgegebenen Haushaltsspielräume durchaus darstellbar. Im Einzelnen bedarf es folgender Maßnahmen:

a) Im Rahmen des Masterplans FahrRad sind zunächst die vorhandenen Förderungswege zu erfassen, für die Praxis aufzubereiten und vorhandene Mängel aufzuzeigen. Der Finanzbedarf auf Seiten von Bund, Ländern und Kommunen für die Umsetzung des Masterplans ist zu ermitteln.

b) Zurzeit stehen 1,2 Prozent des Straßenbauetats des Bundes für den Radwegebau an Bundesstraßen zur Verfügung. Dieser prozentuale Anteil sollte in den kommenden Jahren schrittweise verdoppelt werden. Diese Mittel können für Bundesradrouten sowie für den geplanten, zweijährlichen Bundeswettbewerb „fahrradfreundlich in Stadt und Land“ aufgewendet werden. Wenn kommunale Bedarfspläne (der Kreise und kreisfreien Städte) vorliegen, sollen künftig aus diesen Mitteln auch solche Infrastrukturen gefördert werden, die nicht in unmittelbarem baulichem Zusammenhang mit Bundesstraßen stehen („Mittelübertragung per Dispens“), gleichzeitig aber bessere alternative Routenführungen darstellen, die in der Regel parallel zu Bundesstraßen verlaufen (über kommunale Straßen, z. B. als Velorouten, und über Wirtschaftswege; nicht nur Bau-, sondern auch Pflegeaufwand).

c) Das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) ist für den Ausbau von Radverkehrsinfrastrukturen zu öffnen, die heute blockierende Verknüpfung mit einem gleichzeitigen Straßenbau abzuschaffen. Damit werden in erheblichem Umfang kommunale Initiativen für den Ausbau kommunaler Radverkehrsnetze gefördert. Die Vergabe der Mittel ist allerdings an das Vorliegen aktueller Radverkehrs-Bedarfspläne zu binden, um den gezielten Ausbau von Radverkehrsnetzen zu fördern.

d) Die Möglichkeiten eines GVFG-Sonderprogramms im Rahmen des Masterplans FahrRad sind in Abstimmung mit Ländern und Kommunen zu prüfen. Ziel ist ein Entwicklungsschub zu Gunsten des Fahrradverkehrs in Deutschland.

e) Weitere Mittel zur Förderung des Radfahrens sind außer im Verkehrsbereich auch im Umwelt-, Gesundheits-, Wirtschafts- und Forschungsetat (u. a.) für entsprechende, oben bereits genannte Projekte umzuschichten. Hier geht es nicht um Infrastrukturbau, sondern vor allem um Forschungs-, Modell- und Pilotprojekte sowie um eine Image- und Verkehrssicherheitskampagne.

Berlin, den 27. Juni 2001

Dr. Peter Struck und Fraktion
Kerstin Müller (Köln), Rezzo Schlauch und Fraktion



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333